

# A New Ports Policy for Canada



3 1761 11635821 9

CAI  
T  
77N26



Transport  
Canada

Transports  
Canada



Makkovik

Bermis Bic Blanc Sablon

Alliford Bay

Grande Vallée

Grindstone

Snug C

Grand River

Thulin Passage Tofino

Gaspé

Godbout Telegraph Creek

Baie Ste-Catherine

Bayfield

Thetis Island

Adams Lake Ahousat Alice Arm

Alert Bay Forestville

Baie Comeau

Baie des Sables

Baie Johan Beetz

Tahsis Takla Landing

Surge Narrows Swartz Bay

Cortes Island

Chester Nanaimo Nanoose Bay

Anse à L'Eau

Anse aux Gascon

Anse au Portage

Sicamous Skidegate

Hermitage

Brentwood

Broughton Island

Bull Harbour

Burrard In

Sturdies Bay North Fraser Masset Mayne Minstrel Island

Mirror Lake

Bonaventure

Greenville

Half Moon Bay

Halkett Bay

Harrison Lake

Piers Island

Port Neville Port Renfrew

Stewart

Stuart Island

Owen Bay

Owikeno-Rivers Inlet

Cap Chat Cape Cove

La Poile

Chandler

Squirrel Cove Cap à L'Aigle

Chicoutimi-Baie des Ha! Ha!

L'Anse au Loup

Douglas Harbour

Pender

Little Bay Island

Cheticamp

Fairhaven

Tilt Cove

Coburg

Collingwood

Queen Charlotte City

Graveyard Point

Jackson's Arm

Les Eboulements Les Escoumins

Kuper Island

Kyuquot

Ladysmith

Lund

Lyall Harbour

Vaacroft Victoria

Winter Harbour

Yaculta

Fort Providence

Fort Resolution

Redona Bay Refuge Cove Saanichton Sandspit

Advocate Harbour Prince Rupert Quatsino

Depot Harbour Goderich Québec

Oshawa

Stoney Rapids

Churchill

Chipewyan

Fort Fitzgerald

Savary Island

Zeballos

Powell River

Fort McPherson

Great Bear River

Depot Harbour Goderich

Québec

Norman Wells

Tuktoyaktuk

Wrigley

Yellowknife

McCallum

Parry Sound

Pelee Island

Keewatin

Kenora

Selkirk

Winnipeg

Clark's Harbour

Hamilton

Killarney

Kingston

Kingsville

Leamington

Pointe des Ormes

Havre St-Pierre

Ile aux Coudres

Fort Good Hope

Port Hope

Port Stanley

Oak Bay Old Fort Bay

Paspebiac

Thunder Bay

Toronto

Trenton

Wallaceburg

Whitby

Port Simpson

Port Washington

Marsoui

Masson

Matane

Metis

Miguas

Port Maitland

Hawk's Bay

Ile aux Grues

Ile Verte

Rimouski

Rivière à la Marthe

Windsor

Montmagny

Montréal

Kamouraska Kégaska

Hampstead Harvey

Notre Dame du Lac

Notre Dame du Portage

Nouvelle

Maria

Port Burw

Black Tickle Bonavista Botwood

Gull Rock Channel

Pointe au Père

Fredericton

Gagetown

St-Juste du

Long Pond Manuels Main Brook

Little Narrows Liverpool

Ship Harbour

Shelburne

Lockeport Louisburg

Bay L'Argent

De Lute

Iona

Isaac's Harbour

Jedd

Dingwall East Bay

Glance Bay Grand Entry

St. Bernard's

St. Jacques

St. John's

St-Godfroy

Ingonish

Ingram River

Red B

Bay St. Lawrence

Bear River

Guysboro

Halifax

Port Williams

Trois-Rivières

Baie Verte

Petite Rivière

Port Hood

Fourchu Freeport Gabarus

Forteau Fortune

François

Gaultois

Glovertown

Plum Point

Pike's Island

Petite Forte

Beaumont

Belleoram

Ramea

Ucluelet

Vananda

Vancouver

Mary's Harbour

Marystown

Milltown

Monkstown

Nain

Port LaTour

Strathcona Sound

West Isles Rollo Bay

Caraquet

Amherst

Annapolis Royal

Apple River

Bay Roberts

Battle Harbour

Trois-Pistoles

Sore

Wallace Cove

Hall's Harbour

Hantsport

House Harbour

Hubbard's Cove

Port Morien

Port Wade

William's Harbour

Woodstock

Abbot

Sandford

Sheet Harbour

Claren



Transport  
Canada

Transports  
Canada

© Minister of Supply and Services Canada 1977

Cat. no.: T31-35/1977

ISBN #0-662-01475-8

Contract no.: T8113-7-0060

All photographs are the property of Transport Canada  
except where accredited.

Vernon River West River

Saint John

Pownall Rustico

St. Peter's Bay

Belle River

Brudenell

Amherst Bay Fortune

Beaver Harbour

Hatfield Point

Heron Channel

Port Greville Port Hastings

Port Elgin

Richibucto

North West Cove

Orangedale

Dipper Harbour

Dorchester

Wedgeport

Whycocomagh Windsor

Ste-Rose du Nord

Sault au Mouton

Sept-Iles

Parrsboro

Petit de Grat

Port Hebert

Conche

Corner Brook

Tadoussac

Tête à la Bar

Thurso

Port Hawkesbury

Lower East Pubnico

Lunenburg

Mabou

Mahone Bay

Curling

Croque

Englee

English Harbour

Fogo

Carmanville

Cartwright

Romaine Sacré Coeur

St-Augustin

St-François

Pubnico

Pugwash

Queensport

River Bourgeois

Goose Bay

Grand Bank

Grand Bruit

Grey River

Ste-Anne de Beupré

St. Step

St-Ignace de Loyola

St-Irénée

West Bay

Westport

Weymouth

Ste-Anne des Monts

Ste-Flavie

Ste-Pétronille

Wood's Harbour

Yarmouth

Whitehead

White Point

Belledune

Tusket

Wal

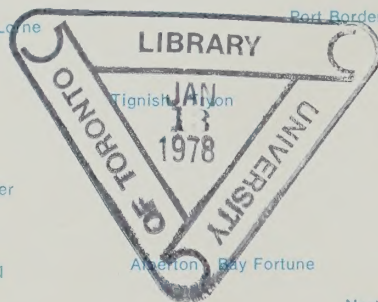
Sackville St. Andrews

Souris Summerside

Hillsboro Hopewell Cape

St. George

St. Martin's





# A New Ports Policy for Canada

Govt  
Publ.,

CAI

77-226

Hollyrood Joggins Mines Jordan Bay  
Vancouver Batiscan Gros Cacouna  
Chemainus Coal Harbour Comox Port Graves  
Evans Bay Fair Harbour Harrington St. Lawrence  
Amberland Jeune Landing Port Alberni Port Clements  
Sointula False Bay Fernwood Fort St. James Francois Lake  
Esperanza Horsheshoe Bay Squamish  
Fort Norman  
Port Simpson Hopedale  
Y River Seymour Arm Inuvik Gold Field Reindeer Lake  
Fort Smith Bushell Fond de Lac  
Amherstburg Frobisher Bay Harbour Breton Owen Sound  
Belleville Brockville Little Current Midland Moosonee  
Harbour Deep Port Colborne Port Dover  
Rondeau Sarnia Sault Ste. Marie Southampton Percé  
Prescott Mont Louis La Scie Mutton Bay  
Natashquan New Carlisle New Richmond  
Cadboro Bay Lewisporte  
St. Anthony St. Barbe  
Omer St-Siméon  
St-Jean d'Iberville St-Jean Port Joli St-Johns  
Barrington  
Sandy Cove St. Alban's  
Rivière au Tonnerre  
Rivière-du-Loup Rivière Ouelle Rivière St-Paul Roberval  
Rencontre Port aux Basques  
Port Hope Simpson Port Saunders Postville Quirpon  
Port Medway Twillingate Wesleyville West St. Modeste  
Cardigan River Charlottetown  
Come-by-Chance Crapaud  
Dalhousie Cove Head Malpeque Miminigash  
Bakers  
Alma  
Millbank  
Buctouche Cambridge  
St. Margaret's Bay St. Mary's River  
Miscou Gully Moncton  
Petite Rivière Pictou Spencer's Island Sydney  
Burgoe Burin  
Channel Charlottetown River Hebert River John  
Mulgrave Musquodoboit  
Middle Country Harbour  
Black Harbour Main a Dieu Marble Mountain  
Margaree Marie Joseph  
Little Shippigan  
Ingalls Point  
Seal Cove Shediac

This brochure is about Canada's new ports policy. I hope you will find time to read it because it concerns a very important piece of legislation. It is important because in the long run it will mean more prosperity for all Canadians.

If I can borrow a phrase spoken over a hundred years ago in Versailles by Von Baden: "Unity makes strength, and since we must be strong we must also be one." No, I'm not speaking only about national unity, I'm referring to Canada's new ports policy which at last will unite what has been a fragmented ports and harbours system into a strong and co-ordinated body; for like the proverbial Topsy, Canada's ports and harbours, not unlike Canada itself, just grew and grew, often in several directions at the same time.

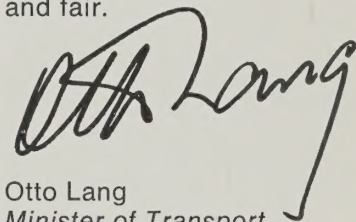
We have developed into a sophisticated trading nation whose port facilities have changed tremendously in the past two decades. For example, radical shifts in shipping patterns and enormous changes in shipping technology have all had to be accommodated over a short period of time. And the people in port communities have begun to express a greater than ever interest in their port, too.

We've made considerable changes and much progress in the past, and we're proud of it. Our people have worked with skill, enthusiasm and efficiency and their efforts should ease the transition from the old way to the new.

Kelly's Cove Shoal Bay Kraut Point  
Fraser River Friendly Cove Fulford Harbour  
Gambier Harbour Ganges Gibson's Landing Gold River  
Port Hardy Port McNeill Chebogue  
Hartley Bay Hopkins Landing  
Kelsey Bay Kincolith Kingcome Inlet Kitimat Klenmu  
Caplan Carleton  
Shawnigan Lake Grand Harbour  
Hot Springs Cove Bronte Byng Inlet  
Clementsport Country Harbour D'Escousse Digby  
Beaver Harbour Belliveau's Cove Big Harbour Big Pond  
Les Méchins Malbaie Canning Canso Cape Negro  
Bras d'Or Bridgewater Roddickton Sop's Arm

While the new policy will enable the ports system to meet the challenges of the future by allowing us to better co-ordinate port development, I think the most satisfying aspect of the policy is its emphasis on built-in autonomy for ports.

We've produced a reasoned policy and one that I think is sound, practical and fair.



Otto Lang  
Minister of Transport

LaHave L'Ardoise Lingan  
Liscomb Little Harbour Grand River  
Murray Harbour Campbelltown  
Egmont Bay Georgetown  
Montague Grand Tracadie  
Cape Bald Cape Tormentine  
Campobello  
Shemogue Shippigan Wood Islands  
Tiverton Torbay  
Musquash Newcastle Tignish  
Tancook Tangier  
Point Edward Port George  
North Head Pointe du Chene  
Neils Harbour New Haven Noel Northport North Sydney  
Tatamagouche Tenny Cape Point Sapin Pokemouche  
The Ledge L'Etete



## Socio-Economic Gateways



Canada is an industrious, aggressive trading nation, heavily dependent on world markets. As such, the efficiency and effectiveness of our port facilities are of prime importance to the economy and growth of the country.

This intricate network of facilities, from the largest coastal seaport to the smallest inland harbour, all constitute links in the strengthening chain of Canada's expanding trade pattern.

The activities at ports of all sizes contribute significantly to the total value of goods and services in Canada. Our ports have considerable impact on the employment situation – a typical major Canadian port can account for up to 10 per cent of all jobs in the area. These include such port-related operations as trucking, stevedoring, warehousing,



Do you know the Ro-Ro, or how about the OBO? These are just two of the many new, mechanically sophisticated ships using Canada's ports – most of them known by their initials only. Have you heard of the ULCC: Ultra Large Crude Oil Carrier, or the VLCC: Very Large Crude Oil Carrier? Each of these supertankers is about three football fields long and 12 stories high. Then there's the LASH: Lighter Aboard Ships, a big ship which carries smaller craft (lighters) used to transport cargo into shallow water ports. The LNG is a Liquid Natural Gas carrier for carrying gas cooled to  $-160^{\circ}\text{C}$ , and the LPG is a Liquid Propane Gas Carrier. The Ro-Ro (Roll on – Roll off), by the way, is a ship with side or stern openings so anything with wheels can be rolled off or on easily. And yes, ferry boats are Ro-Ro's! An OBO is simply a ship which carries oil or bulk cargo or ore.



Canada now has deep water ports capable of handling supertankers carrying up to 350,000 tons and ore carriers handling up to 250,000 tons.



banking, and manufacturing. In many cases the activities of the nation are reflected in activity within the ports. For example, the grain grown on the prairies directly creates jobs for the grain handlers who load the ships in Halifax or Vancouver.

In addition to their present day economic impact on our way of life, Canada's ports and harbours have played a very substantial role in the cultural and social development of our country.

For many of us, ports have a certain atmosphere of history and romance because they constitute such a highly visible link with our past. Historically, the port is where our forefathers first arrived in Canada. The very variety of languages one still hears in port communities is evidence of the diversity of our backgrounds and cultures. For others, their interest in ports is related to the romance of Canada's early explorers and pioneer settlers. But this pioneering spirit is not confined to the past; far northern developments are increasingly dependent upon port installations for the vital Arctic explorations now in progress.



Canada's ports directly employ over 2,500 people such as harbour masters, administrative and maintenance staff, police, and grain elevator operators. However, ports generally act as "landlords" in that they supply or rent facilities (which could include wharves, sheds to protect cargo, cranes, grain elevators, etc.) to the private sector. The private sector in turn employs other people and companies such as: longshoremen who load and unload ships; pilots who guide the ships in and out of port; tug companies who move and dock the big ships safely; linemen who secure the ships to the

piers; ship chandlers who sell supplies for the sea; trucks and railroads which haul the cargo; laundries which service the ships and the seamen, and many other contracted services. There are also the all-important shipping agents who represent the owner and look after the complex paper work that is all part of docking a ship and loading or unloading its cargo. Therefore, the 2,500 people that we mentioned were employed by the present ports administration are over and above all the other tens of thousands of "tenants" who work because of our ports.

In 1975, Canada exported goods to 119 countries and imported goods from 96 and Canada now ranks 11th in the world's use of ocean shipping.



# The Changing Environment

General economic growth has placed increasing demands on port systems, leading to rapid change over the past two decades. This in turn has led to a growing need for rationalization of the system – for better port facilities, and specialization. The Canadian shipping industry, faced with increasing competition, needed new port facilities to help them remain competitive.

To achieve economies and provide faster and more efficient service, there has been greater integration of land and water transport and increasing use of larger trains and ships to transport commodities. This has fostered the development of high-capacity, bulk handling ports in deepwater locations, and new facilities to handle containerized cargoes. Such changes in the characteristics of the port business have led to a growing need for public and private investment in port facilities and for an ever-increasing public expenditure on related aids to safe navigation such as dredging, ice-breaking, visual aids and radio navigation systems.

In addition, growing demands from the public for improved urban planning and protection of the local environment have also influenced the use and growth of our ports. The areas occupied by many ports are now of prime environmental and economic concern and the long-range plans of both the community and the port must progress in tandem if successful development is to be achieved.

While historically Canada's ports have served the nation well, it has become apparent that their management must be unified and streamlined to provide the highest possible level of service. The ports have changed physically, both to meet the more sophisticated demands of the age of computerization, container

This may sound like something straight out of Ripley's Believe It or Not, but: A fully automated self-unloading bulk carrier can actually unload 6,000 tons of coal per hour! This ship, which works the Great Lakes and was built to maximum dimensions for the St. Lawrence Seaway, has a capacity of 27,200 tons and can be emptied in 4½ hours.

A shipping container is a very large box, mostly metal but sometimes wood, which can vary in size from 20' x 8' x 8' to 40' x 8' x 9'6". Freight can be packed and sealed in the container at the factory, container terminal or any place of origin, and the container is then shipped by rail or road to a container port where it is transshipped with ease via a container ship to an overseas destination. The chief advantage of shipping by container is that it is simpler and more economical to move things in bulk rather than piecemeal. In addition, goods in sealed containers are afforded an extra measure of security.

A modern container ship can unload 500 containers a day. This is equivalent to 9000 tons of cargo which would take a conventional ship approximately 13 days to unload.

A typical container ship can carry 1,000 containers, each weighing 15 tons and costing the shipper between \$50,000 and \$100,000 to load or off-load at a port.

shipping and supertankers, and to accommodate changing community attitudes. However, in spite of refinements made in port administration over the years, Canada's ports are still governed by more than half a dozen statutes. The result is a fragmented system which has made it more difficult to meet the challenges of today.

The present legislative framework and differing forms of administration often do not provide adequate means for ports to adapt their operations to users' requirements, or to plan and finance improvements to their facilities that will keep them competitive. Many of the current pressures for change require co-ordinated policies and planning at a national level to ensure the most effective use of resources and to meet the legitimate municipal, regional and provincial interests in port operation and development.

In view of the fundamental importance of ports to Canada, and their unity of purpose, it is essential that their role and development be viewed nationally and planned positively. That is the objective of a reorganization of the port system, and the proposed new legislation.

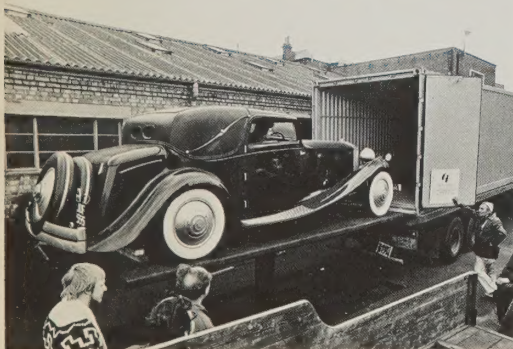
As a result of several years of study, a new Canada Ports Act is now proposed to replace the National Harbours Board Act, the Harbour Commissions Act, Part XII of the Canada Shipping Act, the Government Harbours and Piers Act, and several other acts now governing the operation and management of Canadian ports. This new Act was written after much consultation and discussion with the shipping industry, labour associations, provincial and municipal government officials, and senior representatives from ports across Canada.





How many cars can a container contain if a container can contain cars? This is not a tongue-twisting riddle but a very legitimate shipping question. The answer is one Rolls-Royce or two Toyotas, maybe three. But to give you an idea of what a typical container contains, the following is a list of contents from a container, chosen at random, which arrived recently at a west coast port: photographic products, personal effects, electronic calculators, oil pumps, pneumatic machinery, one bathtub and knit mittens.

Obviously then, a container can contain a whole variety of goods or a single item, depending on the size and shape of the contents. Like a carefully packed suitcase, containerized shipping is the compact way to go!



Jenny Potter

The main objectives of this proposed new legislation are to establish a single, unified ports system that will foster and promote national, regional and local trade within the context of Canada's broad objectives. It is also important that the new policy will provide the users of our ports with more accessible, efficient and equitable treatment in the movement of goods and persons.

In addition, those who developed the legislation realized that the major ports must have a high degree of autonomy to manage and operate if the new system is to work as efficiently and effectively as planned. Decisions on a day-to-day basis will be taken by those who are to implement them in order that the system will respond to local needs. Although

basically autonomous, the responsibilities of these ports will be consistent with and will reflect the responsibility of the Minister of Transport to ensure the integrity and efficiency of the national ports system and to encourage the optimum use of resources. In addition, the new system has been designed to provide more effective co-ordination with other marine activities, such as Coast Guard and Seaway operations.

Public expenditure for port facility capital projects amounted to \$62 million dollars in 1975.





# The New Administrative Structure



All the ports used primarily for transportation purposes will be brought within the new structure. These will include the present National Harbours Board ports, those currently operated by Harbour Commissions, and some 300 Public Harbours and 500 Government Wharves facilities.

The Canadian Ports Commission will be established within Transport Canada to provide overall policy direction, and, if requested, professional support to the ports.

Although the various harbours and ports will be fully integrated under the umbrella of this new Canadian Ports Commission, there will be an emphasis on decentralization and autonomy. Municipalities will now have more input into the overall planning and direction of the port, while provincial governments will have a voice in planning the ports on a regional basis. Local sensitivities and aspirations will be taken into account wherever possible and the participation and initiative of local interests in the operation and development of the ports will be fostered and encouraged. This heightened degree of autonomy should contribute greatly to the strengthening of the country's entire ports system.

At present, twenty ports of national significance have been designated as having port Commission status. Each of these Commissions will be composed of three to seven members headed by a Chairman. Members will be experienced and capable persons appointed by the government. A certain proportion of members will be nominated by municipalities in the area of the port.

## Who Does What

The new Canadian Ports Commission will be concerned with all ports used primarily for transportation purposes.

The Coast Guard, which is another arm of Transport Canada, is concerned principally with the movement of commercial vessels in Canadian waters, marine environmental protection and marine safety including light-houses, buoys, navigational equipment, etc. The Coast Guard has many ships of its own, including icebreakers.

Pilotage Authorities employ licensed marine pilots who are responsible for conducting foreign owned ships safely and efficiently in Canadian ports.

Harbours which handle fishing vessels and recreational craft come under the jurisdiction of Environment Canada. Naval dockyards and wharves are part of the Department of National Defence.

Locks, except for those on the St. Lawrence Seaway, are under the jurisdiction of Parks Canada.



These twenty major ports will be self-sustaining business enterprises responsible for their own management, maintenance and operation. They will be bodies corporate, not public service organizations, and will enjoy a substantial amount of autonomy for the purposes of daily management. For example, the Commissions will employ their own personnel and will make their own by-laws for the operation of the port. Port Commissions will be encouraged to establish mechanisms to communicate and consult with the local people as well as with port users and labour organizations.

To further fair competition and the full use of their facilities, the major ports will be responsible for promoting their capabilities. They will also have the financial flexibility to enable them to deal quickly and decisively in the management of their affairs. For example, Commissions will be able to set tariffs subject to approval of the government, and also to negotiate contracts and agreements with port users in lieu of tariffs.

Although the major ports are expected to be financially self-sufficient, the government will continue to provide funds for projects which are in the national interest. However, Commissions, which

will be able to retain and invest surplus money, will be encouraged to use those surpluses as well as borrowings for financing their new facilities. The government will also make working capital available in emergency situations.

Port management will enjoy maximum operating authority, however they will still be financially accountable to the federal government, and will operate according to financial standards recommended by the government.

In order to maintain the highest possible level of port security, the Solicitor General of Canada will be responsible for the overall direction of an integrated port police system, and for setting and monitoring Commission law enforcement standards. The Solicitor General will also appoint and train port constables or may arrange to have provincial or municipal governments undertake these responsibilities.

In addition to the twenty major ports that will have Commission status, there is an extensive network of Public Harbours and Government Wharves facilities stretching across Canada. These smaller ports are recognized as vital links in the country's transportation network; in fact they handle over one quarter of the nation's waterborne tonnage. Some Public Harbours are single-commodity ports serving a specific industry while others now cope with the diversified trade of rapidly growing communities, and each is an essential contributor to the development and economic well-being of the local area or region in which it is situated.

In order to maintain closer contact with their municipalities and users and to promote more intensive management efforts, these Public Harbours and Wharves will be administered by strengthened regional organizations. The regional administrations will have

### Twenty Port Commissions

Chicoutimi-Baie Des Ha! Ha!, Qué.  
Churchill, Man.  
Fraser River, B.C.  
Halifax, N.S.  
Hamilton, Ont.  
Montréal, Qué.  
Nanaimo, B.C.  
North Fraser, B.C.  
Oshawa, Ont.  
Port Alberni, B.C.  
Prince Rupert, B.C.  
Québec, Qué.  
Saint John, N.B.  
Sept-Iles, Qué.  
St. John's, Nfld.  
Thunder Bay, Ont.  
Toronto, Ont.  
Trois Rivières, Qué.  
Vancouver, B.C.  
Windsor, Ont.

increased delegated authority to plan the development, operation and maintenance of their facilities. Full time salaried managers will be appointed at the more active ports in order to provide improved service to the community and industry.

The Minister of Transport will have the overall responsibility for seeing that the objectives of the new policy are met, and for ensuring that all of Canada's transportation ports are well planned and effectively developed. The Minister will be responsible for approving all new major port initiatives, including the control of development through a permit system.

Among the many benefits to be derived from this new, integrated national policy will be the better and more efficient co-ordination of marine, surface and air





# Advisory Structure

transportation systems and the avoidance of unnecessary duplication of port facilities. More importantly, the new policy should establish an equal basis from which each port can develop its own economic potential.

An advisory structure will be set up to counsel and advise port officials at various levels of the administration. Consultative groups will be established to provide national, provincial, regional and municipal advice on port policy planning and development. This advisory structure should ensure that port users, port workers and municipalities adjacent to the ports are consulted on matters of significance.

A maximum ten member Canadian Ports Policy Council, appointed by the Minister from among the Chairmen of the port Commissions and headed by the Commissioner, will advise the Minister on the broader aspects of national ports policy. For example, after assessing government policy the Council might advise on the feasibility of developing or expanding Canada's deepwater bulk port facilities. This Council will also ensure that the principle of local autonomy for port Commissions is honoured.

In order that the provinces have ample opportunity to express their concerns and make meaningful contributions as to how the ports in their areas should be developed, Regional Advisory Councils may be established in the various regions of Canada. The membership, which

will include a representative from each province in the region as well as officials representing the interests of the ports, will advise the Commissioner on matters of regional and provincial significance to ports, such as efficient land use or port improvements needed to serve the area. It is intended that these Councils should provide regional discussion forums for all provinces, including those that are landlocked – for example, Alberta and Saskatchewan have an interest in port development and its effect on the export of grain.

In addition, there are locations which have larger, growing Public Harbours where the community has expressed an interest in the port and where in future, Commission status may be appropriate. Local Advisory Committees, made up of persons living in the community who are interested in the management of their harbour, will be established for these ports. Members will be appointed by the Minister to advise the Commissioner or his representative on matters such as the future development and operation of the harbour.



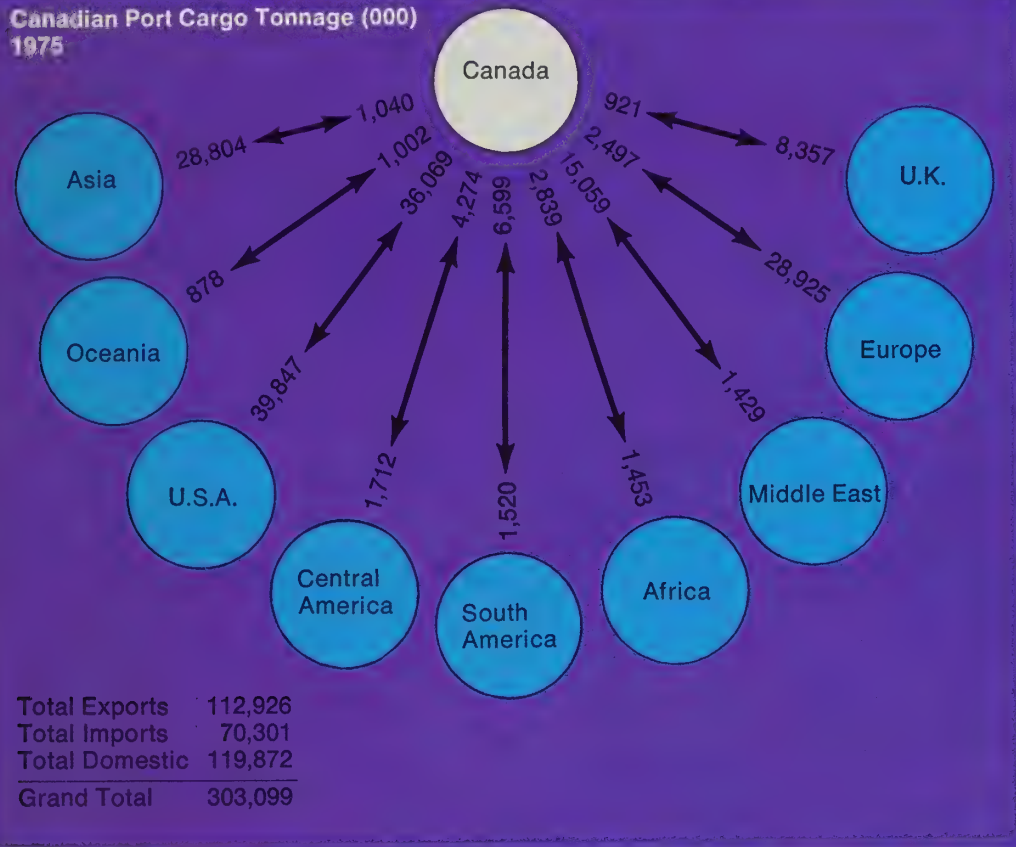
In 1975–76, Canada exported 671 million bushels of grain through the following regions: West Coast 260.1 million bushels, Churchill 23.8 million bushels, Great Lakes and St. Lawrence 354.3 million bushels, Atlantic 32.8 million bushels. But in 1972–1973, we did even better and exported a record-breaking 782.3 million bushels of grain!





# Making the Change

**Canadian Port Cargo Tonnage (000)  
1975**



In 1975 over \$11 billions worth of Canada's exports were moved through her ports.

In 1975 there were 93,742 arrivals and departures of ships handling domestic cargo between Canadian ports (1 ship leaving or arriving every 5½ minutes) and 40,522 ships handling cargo at Canadian ports for and from foreign countries (1 ship leaving or arriving every 13 minutes).

Since the opening of the St. Lawrence Seaway in 1959, ocean-going ships up to 730 feet long with a draught of 26 ft. can now sail 1000 miles inland above Montreal as far as Thunder Bay. In 1976, 54.4 million tons of cargo passed through the St. Lawrence Seaway alone, even though the navigation season was not quite nine months long.

An orderly changeover to the new system is essential so that port operations can continue as usual. The new administrative system will mean setting up appropriate systems, guidelines and procedures. A variety of information and training programs will be provided to help ports and headquarters personnel adapt to the new system and to ensure that all who are involved in the change understand what is taking place and how it will effect them personally. With the establishment of Commissions, personnel in the major ports will automatically become employees of the new Commissions.

A number of steps will be taken during the changeover to ensure that port Commissions begin operations on a similar financial footing and to enable them to set realistic financial objectives in the future. Port assets will be revalued using consistent principles for all ports, and all Commissions will begin operations with balanced working capital. In addition, National Harbours Board ports owe the government approximately \$500 million in loans and more than \$240 million in interest. Any existing surplus not required by the port to establish a balanced working capital position, to fund capital projects or to repay interest arrears and outstanding debt will be transferred back to the government. Remaining debt will then be converted and held by the government as its equity investment in ports, and residual unpaid interest will be forgiven. When the new Act is passed the government will appoint a "trustee" to oversee these financial transactions and to hand over assets and liabilities to the new Commissions.

The new port Commission members will be nominated before the Canada Ports Act is promulgated. Once the Act takes effect, the government will establish each Commission and appoint



the members, the existing pieces of legislation will be repealed, and the Commissions and the new ports system will become operational.

And so will begin a new era in the history of Canada's ports. Unified, integrated, and even more responsive to the needs of the community and of business, the new ports system will help to promote the economic thrust that is necessary if Canada is to maintain and solidify her position among the great trading nations of the world.



Public Archives of Canada



- 1911 The Toronto Harbour Commissioners Act enacted
- 1912 Hamilton Harbour Commissioners Act enacted
- 1936 National Harbours Board created to give financial assistance to larger ports
- 1964 Harbour Commission Act confirmed local autonomy for large ports not under National Harbours Board
- 1971 Advisory Port Authorities established in most National Harbours Board ports
- 1974 Government announced intention to reorganize management of Canadian ports
- 1975 Government approved the Scott Committee recommendation of single comprehensive ports organization featuring local autonomy
- 1976 Government directed drafting of new ports legislation



Les nouveaux membres seront mis en candidature avant la promulgation de la Loi sur les ports du Canada. Après l'entrée en vigueur de cette loi, les membres seront nommés, les lois existantes seront abolies et les Commissions, ainsi que le nouveau réseau portuaire, entreront en activité. Ainsi s'ouvrira une nouvelle ère dans l'histoire des ports du Canada. Unifié, intégré et mieux adapté aux besoins de la collectivité et du commerce, le nouveau réseau portuaire encouragera l'essor économique dont le Canada a besoin pour maintenir et raffermir sa position parmi les grandes nations commerciales du monde.

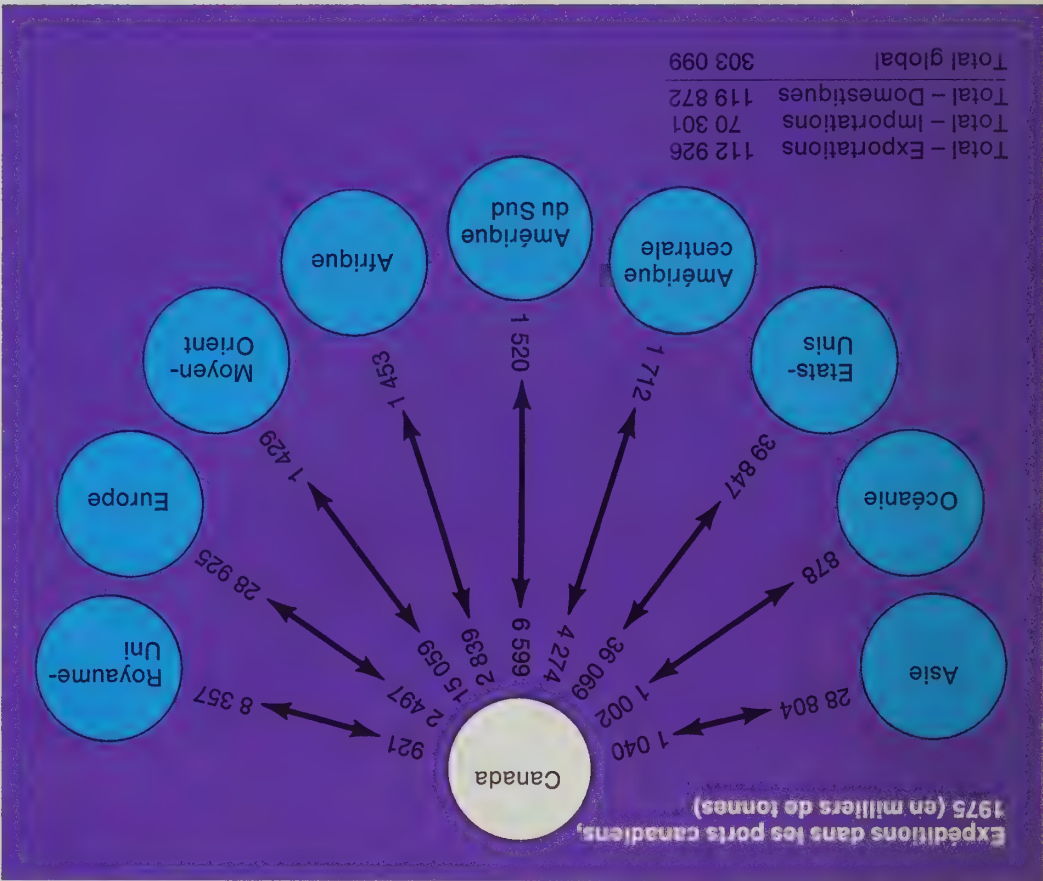
- 1911 La loi concernant les commissions du havre de Toronto est promulguée.
- 1912 La loi des commissaires du havre de Hamilton est promulguée.
- 1936 Création du Conseil des ports nationaux afin d'aider financièrement les ports les plus importants.
- 1964 La Loi sur les Commissions de port confirme l'autonomie locale des grands ports non-assujettis au Conseil des ports nationaux.
- 1971 Création d'administrations consultatives portuaires pour presque tous les ports relevant du Conseil des ports nationaux.
- 1974 Le gouvernement annonce son intention de remanier la gestion des ports canadiens.
- 1975 Le gouvernement approuve la recommandation du comité Scott quant à la fusion administrative des ports sous le signe de l'autonomie locale.
- 1976 Le gouvernement ordonne la rédaction du projet de Loi sur les ports.





## Période de transition

La transition au nouveau système doit se faire méthodiquement pour assurer la continuité des activités portuaires. Elle comportera des innovations à l'égard des systèmes, des lignes directrices et des procédures à suivre. On offrira tout un éventail de programmes de formation à l'intention du personnel des ports et de l'Administration centrale afin que tous les intéressés puissent bien s'adapter au nouveau système et savoir comment ils devront s'y intégrer personnellement. Avec la création de Commissions, tous les employés des principaux ports feront partie automatique du personnel de ces dernières. Un certain nombre de mesures vont s'imposer au cours de la période de transition afin de permettre aux Commissions portuaires, d'une part, d'entreprendre l'exploitation des ports sur une base financière égale et d'autre part, de se fixer des objectifs financiers réalistes pour l'avenir. L'actif de chaque port fera l'objet d'une réévaluation uniforme et toutes les Commissions seront dotées au départ d'un fonds de roulement suffisant. Les ports relevant du Conseil des ports nationaux plus de 500 millions de dollars d'emprunts et plus de 240 millions en intérêts. Toute somme excédentaire dont les ports n'auront pas besoin aux fins d'établissement d'un fonds de roulement, d'investissement de projets d'immobilisation approuvés, de paiement d'arrérages d'intérêts et de dette en souffrance, sera cédée au gouvernement. La dette des ports nationaux sera convertie et deviendra l'avoir du gouvernement tant dis que le solde des intérêts sera remis. Une fois la loi adoptée, le gouvernement nommera un fiduciaire qui sera chargé de contrôler ces transactions financières et de transférer aux nouvelles Commissions les actifs et les passifs appropriés.



En 1975, la valeur des exportations canadiennes expédiées par voie d'eau s'est chiffrée à plus de 11 milliards de dollars.

En 1975, dans les ports canadiens, il y a eu 93 742 arrivées et départs de navires transportant des marchandises canadiennes d'un endroit à l'autre du pays (un départ ou une arrivée toutes les 5 1/2 minutes) et 40 522 arrivées et départs de navires transportant des cargaisons en provenance ou à destination de pays étrangers (un départ ou une arrivée toutes les 13 minutes).

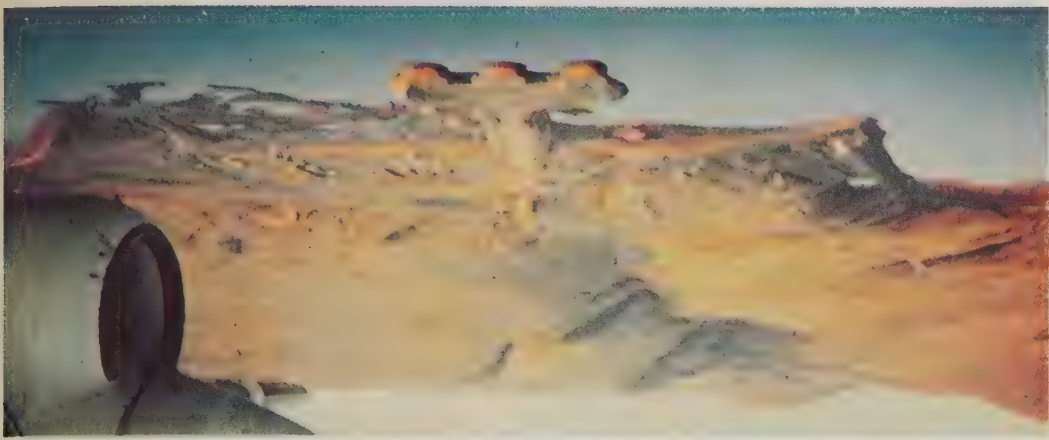
Depuis l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent en 1959, des navires océaniques de 730 pieds de long et ayant un tirant d'eau de 26 pieds peu-vent désormais se rendre à 1 000 milles en amont de Montréal jusqu'à Thunder Bay. En 1976, 54,4 millions de tonnes de marchandises sont passées par la seule Voie maritime du Saint-Laurent, où la saison de navigation n'atteint guère neuf mois.



# Structures consultatives

ment de leurs ports, il sera possible de constituer dans certaines régions du Canada des conseils consultatifs régionaux comprenant un représentant de chaque province en cause et des représentants des intérêts portuaires, afin de conseiller le Commissaire au sujet de toute question portuaire d'envergure régionale ou provinciale, comme l'utilisation rationnelle des terrains ou l'amélioration des installations portuaires régionaux. Ces conseils devraient servir de tribune de discussion à toutes les provinces, y compris celles qui ne possèdent pas de littoral, comme l'Alberta ou la Saskatchewan, mais qui s'intéressent aux aménagements portuaires en raison de leur importance pour l'exportation de leurs productions tel les céréales.

Il y a aussi des havres publics qui, en raison de leur expansion éventuelle et de l'intérêt manifesté par la population locale, sont appelés à être régis par une Commission. On y établira des conseils consultatifs locaux formés de résidents intéressés par la gestion de leurs ports. Ces membres, nommés par le Ministre, devront conseiller le Commissaire ou son représentant quant à l'expansion et à l'exploitation de leurs installations.



On établira des structures consultatives afin de conseiller la direction des ports à tous les paliers administratifs. Des conseils consultatifs seront créés en vue de conseiller les autorités nationales, provinciales, régionales et municipales au sujet de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique portuaire. Grâce à ces structures, les usagers des ports, la main-d'œuvre portuaire et les représentants municipaux et provinciaux en cause seront consultés à l'égard de toute question importante. Sous la présidence du Commissaire, le Conseil de la politique portuaire canadienne, composé d'au plus dix membres nommés par le Ministre et choisis parmi les présidents des Commissions portuaires, conseillera le Ministre au sujet des aspects les plus généraux de cette politique nationale. Après avoir évalué la politique du gouvernement, le Conseil pourrait, par exemple, recommander l'expansion des installations portuaires en eau profonde destinées aux cargaisons en vrac. Le Conseil veillera également à faire respecter le principe d'autonomie locale des Commissions portuaires.

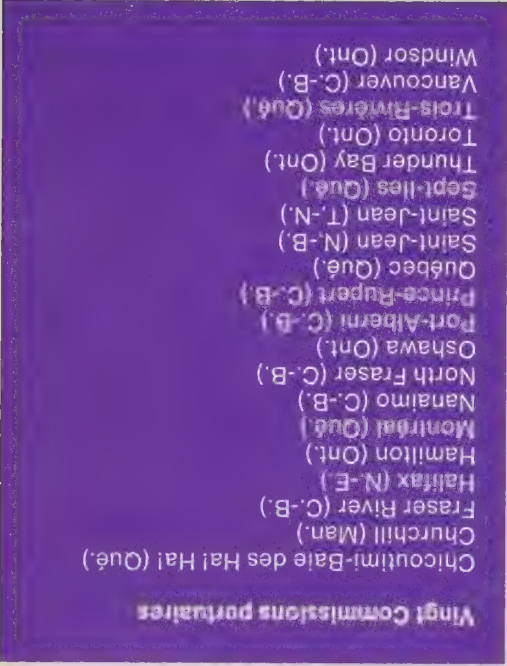
Afin de permettre aux provinces d'exprimer librement leurs inquiétudes et de contribuer largement au développe-

d'améliorer la coordination des réseaux de transport aérien, maritime et terrestre et d'éliminer le doublement inutile de certaines installations portuaires. Mais cette politique devrait aussi jeter les bases du développement commun de tous les ports en fonction de leur potentiel économique respectif.



En 1975-1976, le Canada a exporté 671 millions de boisseaux de céréales, soit, par région: côte ouest, 260.1 millions de boisseaux; Churchill, 23.8 millions de boisseaux; Grands lacs et Saint-Laurent, 354.3 millions de boisseaux et côtes de l'Atlantique, 32.8 millions de boisseaux. Mais c'est en 1972-1973 que nous avons battu tous les records en exportant 782.3 millions de boisseaux de céréales!





Les administrations régionales consolidées, paravent en ce qui touche l'aménagement, l'exploitation et l'entretien de ces équipements. On nommera des administrateurs salariés à plein temps dans les localités les plus importantes afin de mieux desservir leurs populations et leurs industries.

Le ministre des Transports devra veiller à ce que les objectifs de la nouvelle politique soient atteints et s'assurent que tous les ports canadiens soient bien planifiés et bien aménagés. Il devra en outre approuver toutes les innovations portuaires et contrôler l'expansion des ports par l'entremise d'un système d'émission de permis.

La nouvelle politique nationale intégrée à l'avantage, parmi tant d'autres,

garder et à investir leurs bénéfices; elles seront encouragées à contracter des emprunts pour financer l'achat de nouvelles installations. En cas d'urgence, le gouvernement mettra des fonds de roulement à leur disposition.

Les administrateurs des ports disposeront de très larges pouvoirs, mais ils devront rendre compte de leur gestion au gouvernement fédéral et se conformer à ses normes financières.

Par souci de sécurité maximale des ports, le Solliciteur général du Canada sera chargé de la direction globale d'un réseau policier intégré des ports ainsi que l'établissement et la mise en application des normes relatives à l'application de la loi dans les ports pour lesquels une Commission a été établie. En outre, le Solliciteur général s'occupera de la nomination et de la formation des agents de la police portuaire, mais il pourra confier ces responsabilités à une municipalité ou à une province.

Outre les vingt principaux ports dotés du statut de Commission, il existe une foule de havres publics et de quais de l'Etat qui forment un réseau s'étendant sur toutes les côtes du Canada. Ces ports, en dépit de leur moindre envergure, ont tout de même un rôle vital à jouer en matière de transport, car ils répondent pour plus d'un quart de toutes les marchandises expédiées par voie d'eau au Canada. Certains havres publics ne desservent qu'une seule industrie, d'autres se sont diversifiés parallèlement à l'essor des collectivités. Tous contribuent activement au développement et au bien-être économique de leur région.

Afin d'améliorer les contacts avec les municipalités et les usagers et de promouvoir un effort de gestion plus intensif, les havres publics et les quais de l'Etat seront administrés par des



Ces vingt ports équivaldront à des entreprises commerciales autosuffisantes. Elles auront le statut d'une société, non celui d'un organisme public. Dotées d'une grande autonomie pour l'administration des affaires courantes, elles pourront, entre autres, recruter du personnel et édicter des règlements concernant l'exploitation du port. Elles seront encouragées à établir des mécanismes de communication et de consultation tant avec les populations locales qu'avec les usagers du port et les organisations syndicales.

Il incombera aux Commissions de faire connaître les avantages de leur port afin d'établir une juste concurrence et optimiser l'usage de leurs installations. Elles auront toute la latitude voulue pour prendre d'emblée des décisions administratives d'ordre financier. A titre d'exemple, elles pourront fixer le barème des tarifs sous réserve de l'approbation gouvernementale et, en l'absence de tarifs, négocier des marchés et des accords avec les usagers des ports.

On prévoit que les principaux ports seront financièrement auto-suffisants, mais le gouvernement continuera de fournir des fonds pour les projets qui se- ront jugés d'intérêt national. Toutefois, les Commissions seront autorisées à



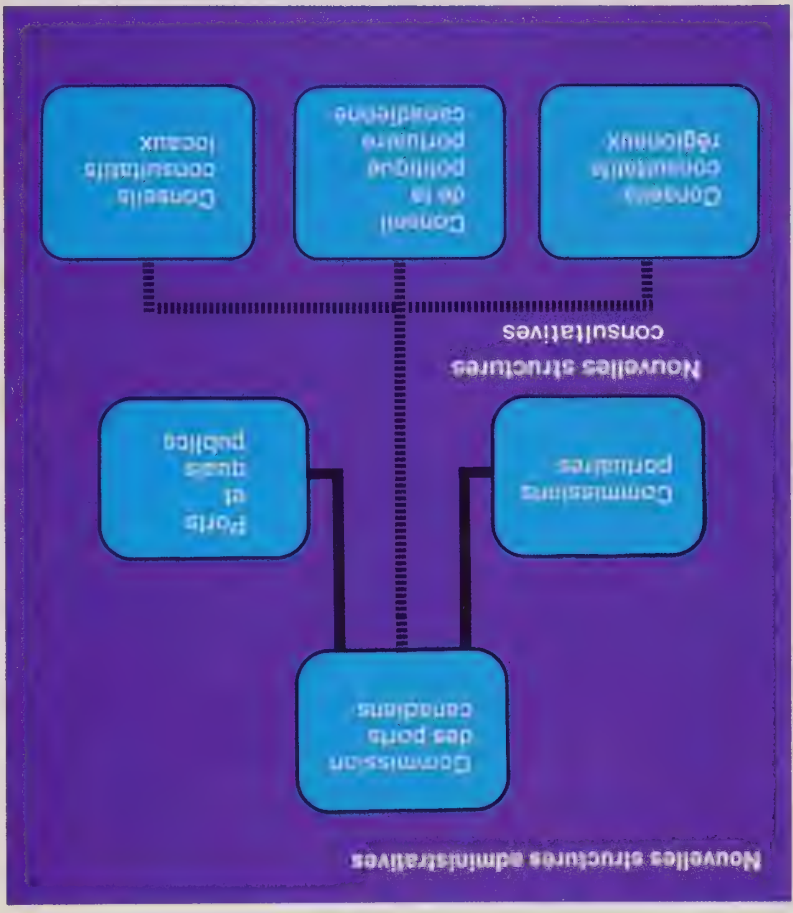
# Nouvelles structures administratives

Ces nouvelles structures regrouperont tous les ports qui servent principalement au transport, dont les ports régis par le Conseil des ports nationaux, ceux qui sont exploités par les Commissions de port et quelque 300 havres publics et 500 quais appartenant à l'Etat.

La Commission des ports canadiens fera partie de Transports Canada et aura pour objet d'établir l'orientation générale des politiques en matière de transport et qui, sur demande, fournira un appui professionnel à l'administration des ports.

Bien que tous les havres et ports seront intégrés sous cette nouvelle Commission, on mettra l'accent sur la décentralisation et l'autonomie. Les municipalités pourront participer davantage à la planification et au développement des aménagements portuaires, tandis que les gouvernements provinciaux seront consultés en matière de planification portuaire régionale. On tiendra compte, dans la mesure du possible, des considérations et des aspirations d'ordre local; on cherchera à promouvoir la participation et les initiatives des populations locales au cours de l'exploitation et du développement des ports. Une plus grande autonomie devrait contribuer beaucoup à renforcer le réseau portuaire national.

A ce jour, il y a vingt ports qui, en vertu de leur importance nationale, seront officiellement administrés par une Commission. Chacune de ces Commissions se composera de trois à sept membres dont l'un sera élu président. Les membres devront être des personnes compétentes et expérimentées nommées par le gouvernement. Une proportion de membres sera nommée par les municipalités à proximité du port.



La nouvelle Commission des ports canadiens étendra sa compétence à tous les ports axés principalement sur le transport.

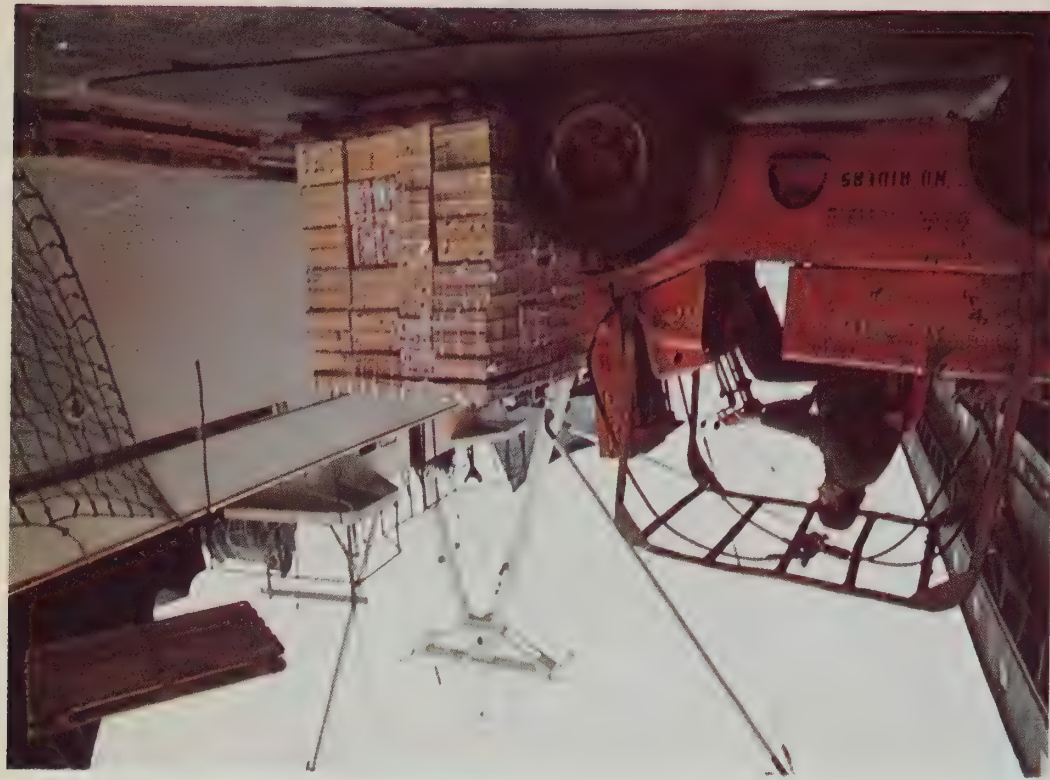
La Garde côtière canadienne qui relève également de Transports Canada, est responsable notamment du trafic maritime commercial dans les eaux canadiennes, de la protection du milieu marin et de la sécurité en mer, dont l'entretien des phares, des bouées et du matériel de navigation. Elle possède en propre plusieurs navires, en particulier des brise-glaces.

Les administrations de pilotage comptent des pilotes brevetés qui s'occupent de guider les navires étrangers en toute sécurité dans les ports canadiens.

Les havres destinés aux bateaux de pêche et de plaisance relèvent d'Environnement Canada. Quant aux ateliers et aux quais des chantiers navals, ils relèvent du ministère de la Défense nationale.

Les écluses, sauf celles de la Voie maritime du Saint-Laurent, sont de la compétence de Parcs Canada.





Les dépenses des pouvoirs publics en installations portuaires se sont élevées à 62 millions de dollars en 1975.

jour, et à les mettre en œuvre de façon à mieux répondre aux besoins locaux. Dans les ports fondamentalement autosuffisants, les attributions des responsabilités seront toutefois compatibles avec celles du ministre des Transports afin d'assurer l'intégrité et l'efficacité du réseau portuaire national et de promouvoir l'utilisation optimale des ressources. On estime également que le nouveau réseau améliorera la coordination avec les autres activités maritimes notamment celles de la Garde côtière et de la Voie maritime.

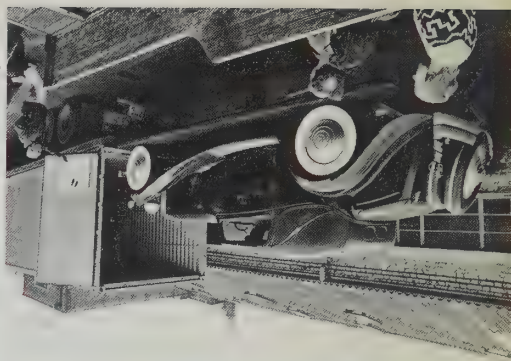
et les principaux responsables des ports du Canada.

Cette mesure a pour objet premier de mettre sur pied un seul réseau portuaire intégré afin de promouvoir le commerce national, régional et local dans le contexte global des objectifs généraux du Canada. Il est à souligner que cette nouvelle politique assurera le transport efficace des marchandises et des passagers et un traitement équitable envers les usagers.

Les auteurs du projet de loi admettent également que les principaux ports doivent posséder une très grande autonomie de gestion et d'exploitation si l'on veut que le nouveau réseau fournisse le rendement escompté. Les responsables seront autorisés à prendre des décisions sur place, au jour le



Jenny Potter



Combien de voitures un conteneur renferme-t-il? Il ne s'agit pas d'une devinette mais bien d'une question que certains expéditeurs se posent. La réponse est une Rolls-Royce, ou deux, voire trois, Toyota. Mais pour vous donner une idée de la cargaison d'un conteneur, voici la liste des marchandises inventoriées dans un conteneur, choisi au hasard, que l'on a déchargé dernièrement dans un port de l'Ouest; matériel photographique, articles personnels, calculateurs électroniques, pompes à huile, machines pneumatiques, baignoire et matelas de laine.

Un conteneur peut donc renfermer toutes sortes de marchandises ou un seul article selon les dimensions et la forme du contenu. Pour l'expéditeur, c'est l'équivalent d'une valise bien remplie.



Depuis vingt ans, l'essor économique du pays en général a nécessité une évolution rapide de son réseau portuaire; il a fallu de plus en plus le rationaliser en le dotant d'installations modernes et spécialisées. L'industrie canadienne de la marine marchande, face à la concurrence croissante qu'elle se devait de soutenir, a senti le besoin de nouvelles installations portuaires.

En intégrant davantage les réseaux de transport par voie d'eau et de terre et en utilisant des trains et des navires plus gros, on a pu réaliser des économies et accroître la promptitude et l'efficacité du service. Résultat, des grands ports aménagés en eau profonde pour les cargaisons en vrac et des installations nouvelles pour les marchandises conteneurisées ont vu le jour. Ces innovations ont entraîné, d'une part un besoin accru d'investissements publics et privés en installations portuaires et d'autre part, une hausse croissante des dépenses publiques pour maintenir la sécurité en mer: dragages, brise-glaces, aides visuelles et réseaux de radio-navigation.

En outre, l'éveil de l'opinion publique quant à l'urbanisme et à la protection du milieu a également influé sur l'utilisation et l'agrandissement de nos ports. A l'heure actuelle, bon nombre de régions portuaires font l'objet de vives inquiétudes à la fois d'ordre économique et écologique. Aussi les plans à long terme des aménagements urbains et portuaires doivent-ils s'harmoniser pour être couronnés de succès.

Traditionnellement, les ports canadiens répondaient bien aux besoins du pays. Mais il est devenu évident qu'il faut désormais en unifier et simplifier l'administration afin d'assurer un service de haute qualité. Les ports se sont modifiés tant pour répondre aux exigences de notre époque – ordinateurs, conteneurs et gros pétroliers modernes – que

Croyez-le ou non, mais: Il existe un navire à déchargement entièrement automatique capable de décharger 6 000 tonnes de charbon en une heure. On le voit sur les Grands lacs, mais il peut naviguer sur la Voie maritime du Saint-Laurent. D'une capacité de 27 200 tonnes, il peut donc être déchargé en 4½ heures.

Un conteneur est une très grande caisse, ordinairement en métal mais parfois en bois, dont les dimensions peuvent varier de 20' x 8' x 8' à 40' x 8' x 9'6". La marchandise peut être emballée et le conteneur scellé à l'usine, au terminal même ou au lieu d'origine de la cargaison. Le conteneur ou camion jusqu'au port, d'où il est facilement transféré sur un porte-conteneurs à destination d'outre-mer. L'emploi de conteneurs offre des avantages certains, car il est simple et plus économique d'expédier des marchandises en vrac qu'à la pièce. En outre, les marchandises dans les conteneurs scellés sont moins sujettes au vol.

Un porte-conteneurs moderne peut décharger 500 conteneurs par jour, ce qui correspond à 9 000 tonnes de marchandises qu'un navire ordinaire mettrait environ 13 jours à décharger.

Un porte-conteneurs ordinaire peut transporter 1 000 conteneurs pesant chacun 15 tonnes; l'expéditeur doit déboursé de \$50 000 à \$100 000 pour leur chargement ou leur déchargement.

Pour tenir compte de l'évolution de la mentalité de grand public. Or, en dépit de certains raffinement apportés à l'administration des ports au fil des ans, les ports canadiens sont toujours régis par plus d'une demi-douzaine de lois. Résultat, un réseau fragmenté, moins bien adapté aux problèmes contemporains.

En ce moment, le cadre législatif et les diverses méthodes d'administration portuaires actuelles entravent l'adaptation de nos ports aux besoins des utilisateurs, et rendent difficile la planification et le financement nécessaires à la modernisation de nos installations portuaires pour faire face à la concurrence. Bien souvent, de telles mesures nécessitent des politiques et une planification coordonnées à l'échelle nationale afin de servir au mieux les intérêts légitimes des municipalités, des régions et des provinces tout en faisant le meilleur usage possible de nos ressources portuaires.

Compte tenu de l'importance fondamentale des ports pour le Canada, ainsi que de leur vocation propre, il importe d'envisager et de planifier leur rôle et leur développement dans une optique nationale et positive. Tel est l'objectif de la réorganisation du réseau portuaire et du projet de loi qui en découle. Au terme de plusieurs années d'étude, on a rédigé un projet de loi sur les ports du Canada qui remplacera la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les Commissions de port, la par-tie XII de la Loi sur la marine marchande du Canada, la Loi sur les ports et jetées de l'Etat et plusieurs autres mesures concernant l'exploitation et la gestion des ports canadiens. Ce texte législatif est le fruit de nombreuses consultations et discussions avec l'industrie maritime, les associations syndicales, les représentants des gouvernements municipaux et provinciaux



Le Canada possède maintenant des ports en eau profonde capables de recevoir des gros pétroliers de 350 000 tonnes et des minéraliers de 250 000 tonnes.

disponible, compte tenu des activités connexes comme le camionnage, le débardage, l'entreposage, et les secteurs bancaires et manufacturiers. Bien souvent le caractère commercial d'un pays se reflète dans l'activité de ses ports. A titre d'exemple, la culture des céréales dans les Prairies assure un emploi aux manutentionnaires de grain qui chargent les navires à Halifax ou à Vancouver.

Outre leur impact économique actuel sur notre mode de vie, les havres et ports du Canada ont joué un rôle prépondérant dans notre développement culturel et social.

Pour beaucoup d'entre nous, les ports dégagent une atmosphère historique et romantique parce qu'ils évoquent si vivement notre passé. N'ont-ils pas accueilli nos premiers ancêtres sur le sol canadien? Les nombreuses langues qui se parlent encore aujourd'hui dans les localités portuaires témoignent de la diversité de nos antécédents et de nos cultures. Pour d'autres encore, les ports rappellent les aventures des premiers explorateurs et pionniers. Mais ces souvenirs ne se rattachent pas uniquement à un passé lointain; de nos jours, la mise en valeur du Grand Nord dépend de plus en plus des installations portuaires lorsqu'il s'agit d'explorer les profondeurs de l'Arctique.

En 1975, le Canada a exporté ses marchandises vers 119 pays et en a importé de 96 autres; il s'est classé au onzième rang parmi les nations maritimes.

Les effectifs des ports du Canada, qui totalisent plus de 2 500 employés incluent des capitaines de port, des administrateurs et des préposés à l'entretien, des agents de police et des préposés aux élévateurs à grain. Les ports sont en quelque sorte les «prioritaires» qui fournissent ou louent au secteur privé leurs équipements, notamment des quais, des hangars à marchandises, des grues et des élévateurs à grain. En retour, le secteur privé embauche d'autres employés et se procure les services d'autres sociétés, tels les débardeurs qui chargent et déchargent les navires, les pilotes qui guident les manœuvres des navires à l'entrée et à la sortie du port, ou bien, les remorqueurs qui halent les navires vers les quais, où des employés les amarrent, les fournisseurs qui approvisionnent les navires, les camions et les chemins de fer qui transportent la marchandise, les blanchisseries et bien d'autres sociétés offrent leurs services à forfait. Il ne faut surtout pas oublier les agents maritimes, représentants des propriétaires, qui s'occupent des nombreuses formalités administratives auxquelles il faut se conformer, une fois le navire arrivé et prêt à être chargé ou déchargé. Outre les 2 500 employés des administrations portuaires, il y a donc, des dizaines de milliers de «localités» dont l'emploi est relié à nos ports.

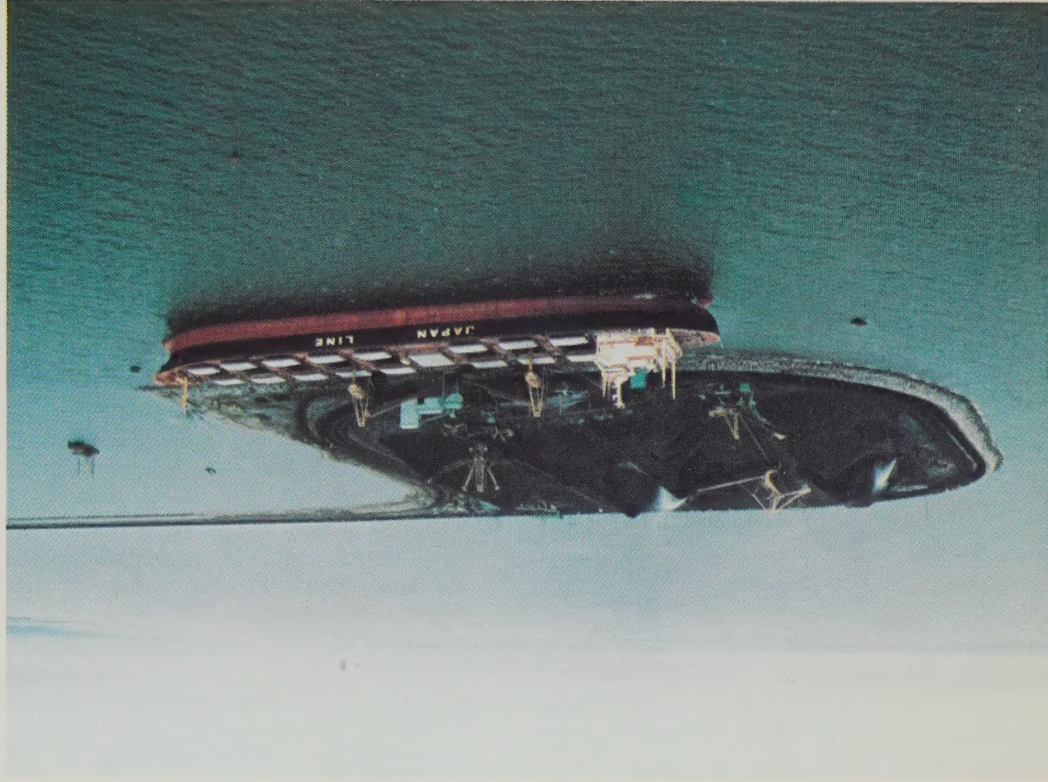
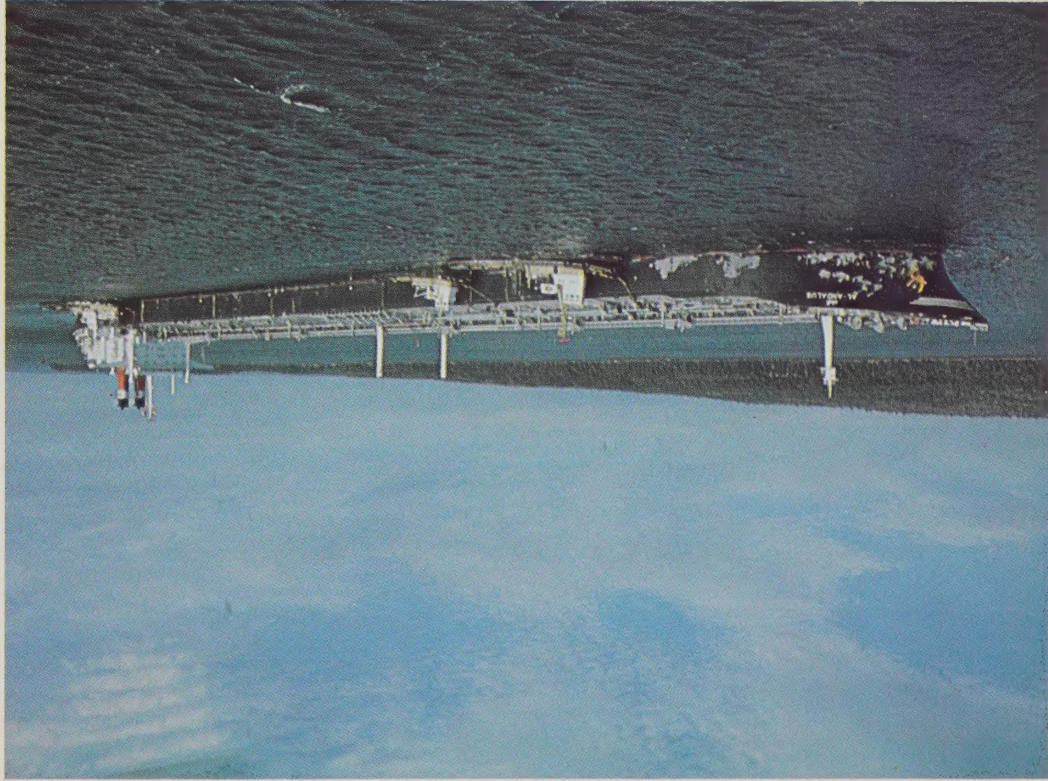




Le Canada est une nation industrielle et dynamique dont le commerce, dans une large mesure, est tributaire des marchés mondiaux, d'où l'importance primordiale que revêtent l'efficacité et le rendement de nos installations portuaires pour l'essor économique de notre pays.

Ce réseau complexe d'installations, qui va du plus gros port de mer au plus petit havre côtier, contribue à l'épanouissement du commerce canadien. Quelle que soit leur importance, les industries portuaires contribuent sensiblement à accroître la valeur totale des biens et services produits au Canada tout en étant un des principaux employeurs du pays. Dans une région typique, un important port canadien fournit directement ou indirectement jusqu'à 10 pour cent de la main-d'œuvre

Connaissez-vous le navire roulier (Ro-Ro) ou encore le pétrolier-minéralier (OBO)? Ce sont deux types de navires ultra-modernes, parmi bien d'autres, qui accostent aux ports du Canada. La plupart ne sont connus que par leur sigle. A titre d'exemple, mentionnons le ULCC, un super pétrolier, et le VLCC, un pétrolier géant. Chacun de ces bateaux est trois fois plus long qu'un terrain de football et a la hauteur d'un immeuble de 12 étages. Il y a aussi le LASH, navire porte-chats utilisés lorsque les marchandises arrivent dans des ports en eau peu profonde. Le GNL sert au transport du gaz naturel refroidi à  $-160^{\circ}\text{C}$ , et le GPL, à celui du gaz propane. Au fait, saviez-vous que le Ro-Ro (navire-roulier) est muni d'ouvertures sur les côtés et à la poupe pour faciliter l'embarquement et le débarquement de tout véhicule? Les traversiers sont, à ce titre, des navires-rouliers. Le OBO est simplement un navire pour avoir une cargaison de pétrole, de minéral, ou de marchandises en vrac.





# Une nouvelle politique portuaire du Canada

Cette brochure traite de la nouvelle politique portuaire du Canada. J'espère que vous prendrez la peine de la lire car elle porte sur une loi importante qui contribuera à la longue à accroître la prospérité de tous les Canadiens.

«L'union fait la force», dit-on, et pour être forts, il faut être unis. Je ne parle pas d'unité nationale, mais de la nouvelle politique portuaire du Canada qui remplacera par une organisation forte et bien coordonnée le réseau fragmenté de havres et ports qui, comme le Canada lui-même, s'est développé de façon tentaculaire.

Le Canada a multiplié ses échanges commerciaux et ses installations portuaires se sont beaucoup modernisées depuis vingt ans. Ainsi, il lui a fallu s'adapter rapidement à l'évolution profonde qui a marqué la technologie et le développement de la marine marchande. Les populations portuaires elles-mêmes s'y intéressent de plus en plus désormais.

Nous sommes fiers des changements et des progrès considérables réalisés dans le passé. Mes collaborateurs ont travaillé dur et avec enthousiasme et grâce à leurs efforts, la transition devrait se faire sans heurt.

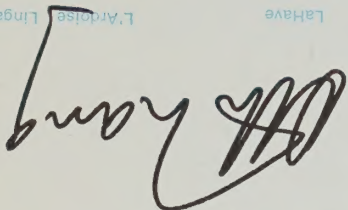
Cette nouvelle politique portuaire nous permettra d'être mieux préparés pour l'avenir, car elle prévoit une meilleure coordination du développement-

ment des ports, mais pour moi, son aspect le plus satisfaisant c'est l'importance qu'elle accorde à l'autonomie des ports.

Nous avons élaboré, je crois, une politique raisonnée, valable, pratique, et équitable.

Le ministre des Transports,

Otto Lang



LaHave  
L'Anse-au-Loup  
Campbellton  
Little Harbour  
Liscomb  
Murray Harbour  
Egmont Bay  
Georgetown  
Grand Tracadie  
Cape Tormentine  
Cape Bald  
Campbellton

Wood Islands  
Point Edward  
Port George  
Shemogue  
Shipigan  
Tignish  
Tiverton  
Torbay  
McNairs Cove  
Meteghan  
North Head  
Pointe du Chêne  
St. Peters  
Sambro  
Riverport  
St. Ann's  
Tatamagouche  
Tenny Cape  
The Ledge  
L'Etete

Jogins Mines  
Jordan Bay  
Gros Caouana  
Chemainus  
Coal Harbour  
Comox  
Port Graves  
Harrington  
St. Lawrence  
Fermwood  
Fort St. James  
Francis Lake  
Keats Island  
Horseshoe Bay  
Squamish  
Hopedale  
Simpson  
Seymour Arm  
Inuvik  
Gold Field  
Reindeer Lake  
Fort Smith  
Bushnell  
Fond de Lac  
Belleville  
Brookville  
Little Current  
Midland  
McDermott  
Port Dover  
Port Colborne  
Port Sarnia  
Sault Ste. Marie  
Southampton  
Perce  
Mutton Bay  
La Scie  
Mont Louis  
Nashuan  
New Carlisle  
New Richmond  
Cadoro Bay  
Lewisporte  
St. Siméon  
St-Jean d'Iberville  
St-Jean Port Joli  
St-Johns  
Barrington  
Sandy Cove  
St. Alban's  
Rivière au Tonnerre  
Rivière-Ouelle  
Rivière St-Paul  
Roberval  
Port aux Basques  
Port Hope  
Simpson  
Port Saunders  
Postville  
Quirpon  
Medway  
Twillingate  
Wesleyville  
West St. Modeste  
Cardigan River  
Charlottetown  
e-by-Chance  
Cove Head  
Malpeque  
Miminigash  
Bakers  
Alma

Hollybrook  
Bailiwick  
Chemainus  
Coal Harbour  
Comox  
Port Graves  
Harrington  
St. Lawrence  
Fermwood  
Fort St. James  
Francis Lake  
Keats Island  
Horseshoe Bay  
Squamish  
Hopedale  
Simpson  
Seymour Arm  
Inuvik  
Gold Field  
Reindeer Lake  
Fort Smith  
Bushnell  
Fond de Lac  
Belleville  
Brookville  
Little Current  
Midland  
McDermott  
Port Dover  
Port Colborne  
Port Sarnia  
Sault Ste. Marie  
Southampton  
Perce  
Mutton Bay  
La Scie  
Mont Louis  
Nashuan  
New Carlisle  
New Richmond  
Cadoro Bay  
Lewisporte  
St. Siméon  
St-Jean d'Iberville  
St-Jean Port Joli  
St-Johns  
Barrington  
Sandy Cove  
St. Alban's  
Rivière au Tonnerre  
Rivière-Ouelle  
Rivière St-Paul  
Roberval  
Port aux Basques  
Port Hope  
Simpson  
Port Saunders  
Postville  
Quirpon  
Medway  
Twillingate  
Wesleyville  
West St. Modeste  
Cardigan River  
Charlottetown  
e-by-Chance  
Cove Head  
Malpeque  
Miminigash  
Bakers  
Alma  
Ingalls Point  
Black Harbour  
Maine à Dieu  
Marble Mountain  
Margaree  
Marie Joseph  
Seal Cove  
Shediac  
Tatamagouche  
Tenny Cape  
The Ledge  
L'Etete



Makkovik

Grand River  
Adams Lake Ahousat Alice Arm  
New Brighton Asman Bay Bamfield Bella Bella Bella Coola Big Bay  
Chester Nanaimo Nanoose Bay Anse à l'Eau Anse aux Gascon Anse au Portage  
Sturdes Bay North Fraser Masset Mayne Minstrel Island Mirror Lake Bonaventure  
Port Neville Port Renfrew Stewart Stuart Island Owen Bay  
Squirrel Cove Cap à l'Aigle Chicoutimi-Baie des Haï Haï  
Fairhaven Coburg Collingwood

Cheticamp  
Les Eboulements Les Escoumins  
Kuper Island Kyuquot Ladysmith Lund Lyall Harbour  
Oshawa Stoney Rapids Churchill  
Norman Wells Tuktoyaktuk Wrigley Yellowknife McCallum  
Depot Harbour Goderich Québec  
Clark's Harbour Hamilton Killarney Kingston Kingsville Leamington Pointe des Ormes  
Oak Bay Old Fort Bay Paspébiac Thunder Bay Toronto Trenton  
Hawk's Bay Ile aux Grues Ile Verte  
Port Maitland Lachine La Tabatière Port Daniel Portneuf  
Kamouraskas Kégasaka  
Hampstead Harvey  
Black Tickle Bonavista Botwood  
Long Pond Manuels Main Brook

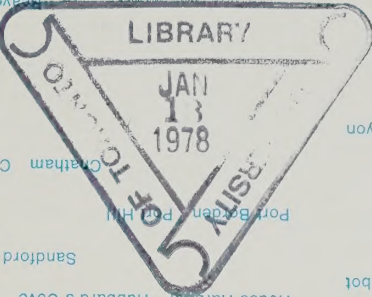
Dingwall East Bay  
Glace Bay Grand Entry  
St. Bernard's St. Jacques St. John's  
St-Godfroy  
Ingolish Ingram River  
Red Bay  
Pettie Rivière  
Beaumont Belleoram  
Pointe au Pic Pointe aux Originaux  
Ramea  
Strathcona Sound  
Trois-Pistoles Sorel  
Springdale Stephenville Terrenceville  
Port Morien Port Wade  
Clarenville

West Isles Rolio Bay  
Ucluelet Vananda Vancouver Mary's Harbour Marystown Milltown Monkstown Nain  
Caraquet  
Amherst Annapolis Royal Apple River  
House Harbour Hubbard's Cove  
Wallace Cove  
Hall's Harbour Hantsport  
William's Harbour Woodstock Abbot  
Port Lorne  
Vernon River West River  
Saint John  
Pownall Rustico St. Peter's Bay  
Belle River Brudenell  
Alberton Bay Fortune  
Dipper Harbour Dorchester  
Hattfield Point Heron Channel  
Wedgeport We

Port Greville Port Hastings  
Whycocomagh Windsor  
Ste-Rose du Nord Sault au Mouton Sept-Îles  
Conche Corner Brook  
Tadoussac Tête à la Bar Thurso  
Carmannville Cartwright  
St-Stephe  
Goose Bay Grand Bank Grand Bruit Grey River  
Ste-Anne des Monts Ste-Flavie Ste-Petronille  
Whitehead White Point  
Belledune  
Tusket Wallac  
St. George St. Martin's

Port Hebert  
Port Hawkesbury  
Lower East Pubnico Lunenburg Mabou Mahone Bay  
Curling Croque Englee English Harbour Foggo  
Conche Corner Brook  
Tadoussac Tête à la Bar Thurso  
Carmannville Cartwright  
St-Stephe  
Goose Bay Grand Bank Grand Bruit Grey River  
Ste-Anne des Monts Ste-Flavie Ste-Petronille  
Whitehead White Point  
Belledune  
Tusket Wallac  
St. George St. Martin's

© Ministre des Approvisionnement et Services Canada 1977  
No de cat.: T31-35/1977  
ISBN #0-662-01475-8  
No de contrat: T8113-7-0060  
Les photographies sont la propriété de Transports  
Canada sauf avis contraire.





Une nouvelle  
politique  
portuaire  
du Canada

Transports  
Canada  
Transport  
Canada

